

скважин (ст. 15.17), информационных знаков на землях государственного лесного фонда (ст. 15.31), водохозяйственных сооружений и устройств, либо самовольное подключение к ним (ст. 15.54) и др., оправданно переместить в гл. 10 КоАП, посвященную правонарушениям против собственности, так как они не относятся к природоресурсным деликтам.

УДК 342.9

*В. В. Зиновенко*  
*адъюнкт научно-педагогического факультета*  
*Академии МВД Республики Беларусь*

## **О ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, ПОСЯГАЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Массовость административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения, вызывает необходимость повышения эффективности административной ответственности за их совершение. При этом проводимое исследование позволяет выделить следующие наиболее перспективные направления в решении данной проблемы.

Одно из таких направлений – введение балльной системы учета нарушений ПДД и установление на ее основе административной ответственности за данные правонарушения. Подобные системы широко используются в зарубежных странах (в Австралии, Великобритании, Германии, Италии, Франции, Польше, Латвии, Литве, Норвегии, Румынии, Словении, США, Чехии и др.) и признаны одним из наиболее эффективных способов обеспечения должного поведения водителей транспортных средств.

Сущность балльных систем состоит в оценке и учете нарушений ПДД в штрафных баллах исходя из их общественной опасности. При совершении водителем нарушений ПДД, совокупность которых в балльном выражении превышает установленное предельное значение, к нему применяется взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами. Тем самым балльная система учета нарушений ПДД позволяет использовать превентивный потенциал лишения права управления транспортными средствами в предупреждении совершения водителями транспортных средств всей совокупности административных правонарушений, связанных с нарушением ПДД, а также для исклю-

чения из дорожного движения водителей, систематически нарушающих данные правила, чем и обусловлена ее высокая эффективность.

Необходимость внедрения балльной системы учета нарушений ПДД подтверждается результатами исследования как отечественных, так и зарубежных ученых. При этом важно отметить, что эта система учета нарушений ПДД разработана УГАИ МВД Республики Беларусь еще в 2006 году, но в силу ряда причин до настоящего времени так и не закреплена в национальном законодательстве.

К другому не менее значимому направлению повышения эффективности административной ответственности за совершение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения следует отнести расширение перечня случаев ответственности собственников (владельцев) транспортных средств при фиксации нарушений ПДД работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Важность развития данного направления правоприменительной деятельности подтверждается как международным опытом, так и результатами работы Единой системы фотофиксации нарушений скоростного режима в Республике Беларусь, с начала функционирования которой (с июля 2012 г.) отмечается значительное увеличение количества лиц, привлекаемых к административной ответственности за совершение правонарушений, предусмотренных ст. 18.13 «Превышение скорости движения» КоАП. В частности, в 2013 г. количество лиц, на которых наложены административные взыскания за превышение скорости движения, по сравнению с 2011 г. увеличилось на 55,8 %. Наряду с этим прослеживается закономерное резкое снижение количества ДТП, совершенных по причине превышения установленной скорости движения, а также количества пострадавших в них людей. Так, в 2013 г., в сравнении с 2011 г., количество ДТП по причине превышения установленной скорости движения, подлежащих учету, снизилось на 57,7 %, количество погибших в них людей – на 53,5 %, раненых – на 57,9 %. Таким образом, по итогам 2013 г. впервые за последние десятилетия превышение установленной скорости движения перестало быть первопричиной совершения ДТП, гибели и ранения в них людей в Республике Беларусь. При этом снижение количества рассматриваемых ДТП и пострадавших в них людей наблюдалось и в 2014–2015 гг.

В этой связи, исходя из анализа дорожно-транспортной аварийности, а также опыта зарубежных стран, перечень случаев ответственности собственников (владельцев) транспортных средств целесообразно расширить случаями фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами невыполнений требований сигналов светофора, нарушений правил проезда пешеходных переходов, выезда на полосу встречного движения, когда это запрещено ПДД.